

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CD50

présenté par

Mme Pochon, Mme Belluco, M. Nicolas Bonnet, Mme Ozenne et M. Thierry

ARTICLE 42**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	250 000 000
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0
Plan Vélo 2023-2027 (nouvelle ligne) <i>(ligne nouvelle)</i>	250 000 000	0
TOTAUX	250 000 000	250 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à relever le montant des financements publics dédiés à l'investissement dans les infrastructures cyclables, en complément des investissements menés par les collectivités territoriales.

Dans le cadre de « France Nation Verte », le Gouvernement s'est doté en mai 2023 d'un Plan vélo financé par un fonds de 1,25 milliard d'euros € en cinq ans, soit 250 millions d'euros par an. Ce « fonds vélo » poursuit les efforts d'investissement réalisés dans le cadre du précédent Plan Vélo de 2018 qui ont connu un très grand succès auprès des collectivités locales.

En novembre 2023, par la voie d'un communiqué de presse, le Gouvernement annonçait le lancement d'un nouvel appel à projet, doté de 125 millions d'euros et dont les lauréats seraient connus en juillet 2024, et le lancement d'un second appel à territoires, doté de 125 millions d'euros, au mois d'avril 2024 pour une annonce des lauréats plus tard dans l'année.

Aucun de ces deux dispositifs n'a finalement vu le jour faisant craindre à raison les acteurs du vélo, collectivités en tête, d'une année 2024 blanche pour le vélo.

Ceci est d'autant plus problématique que la fracture territoriale est forte entre des centres urbains bien desservis en transports en commun et de plus en plus dotés de pistes cyclables et aires piétonnes, et les territoires périurbains et ruraux qui restent dépendants de la voiture. Il existe donc un décalage entre les objectifs fixés par le plan vélo d'atteindre 12% de part modale du vélo en 2030 et la réalité des déplacements en milieu rural qui sont réalisés à 80% en voiture individuelle. Par ailleurs, la poursuite d'investissements dans de nouveaux projets routiers ne fera qu'aggraver la situation en facilitant encore l'usage de la voiture individuelle, au détriment de mobilités alternatives. La réduction du nombre de projets routiers était d'ailleurs, jusqu'à peu, un cap porté par le ministère des transports.

Tous les experts convergent : Il est urgent de mener des politiques de transports coordonnées et ambitieuses pour nos territoires pour agir contre une fracture territoriale qui se creuse où le vélo pourrait devenir une des alternatives à la voiture surtout à l'heure où les engagements pris par les Etats mettent au mieux le monde sur une trajectoire de +2,4°C et où le prix de l'essence ne cesse de frôler la barre des 2 euros.

Aussi, nous proposons de dédier des crédits budgétaires au financement du Plan Vélo en créant une nouvelle ligne budgétaire Plan Vélo 2023-2027. Cet amendement attribue en crédits de paiement (CP) et autorisations d'engagement (AE) 250 millions d'euros supplémentaires à l'action n° 01 d'un nouveau programme «Plan Vélo 2023-2027». Pour respecter les règles de recevabilité financière imposées par l'article 40 de la Constitution, l'amendement prélève en CP et AE 250 millions d'euros dans le programme 203 «Infrastructures et services de transports» au sein de son action n°01 intitulée «Routes - Développement».